Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 29

СПОРТИВНЫЙ ТЮНИНГ АВТОМОБИЛЯ «ЖИГУЛИ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00029

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 29, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 9700 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 27.12.2018
Дата выхода в свет: 14.03.2019

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 (слева), 7 (вверху), 8 (вверху) © РИА Новости;
Стр. 6 (справа), 7 (в середине, внизу), 8 (внизу) © ИТАР ТАСС;
Стр. 9, 10 (вверху), 11 (вверху) © фотобанка Лори;
Стр. 10 (внизу) © East News;
Стр. 11 (в середине, внизу) © Dreamstime.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Крепление продольных штанг

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Спортивный тюнинг автомобиля «Жигули»

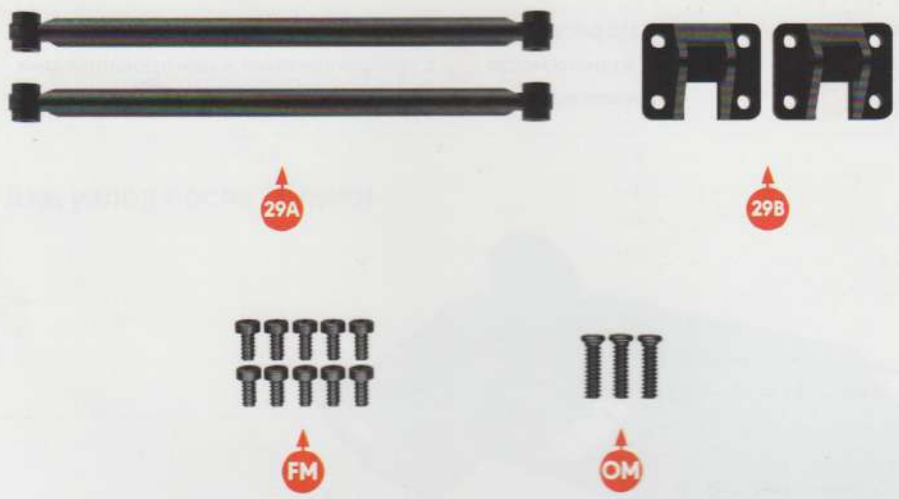
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Мечта автовладельца 1990-х годов – «Ауди 80»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

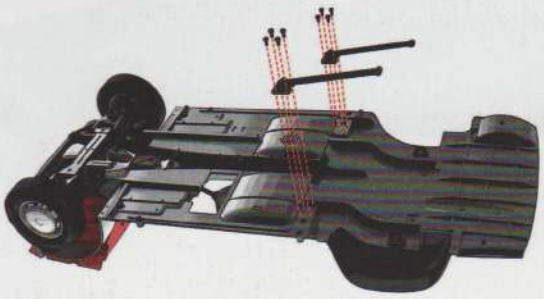
Крепление продольных штанг

Продолжите собирать вашу модель и установите на нее две нижние продольные штанги заднего моста, полученные с этим номером.



- 29A Нижняя продольная штанга заднего моста (2 шт.)
- 29B Кронштейн крепления передней головки нижней штанги (2 шт.)
- FM Винт M2,0 × 4 мм (10 шт.)
- OM Винт M2,3 × 8 мм (3 шт.)

Схемы сборки



1

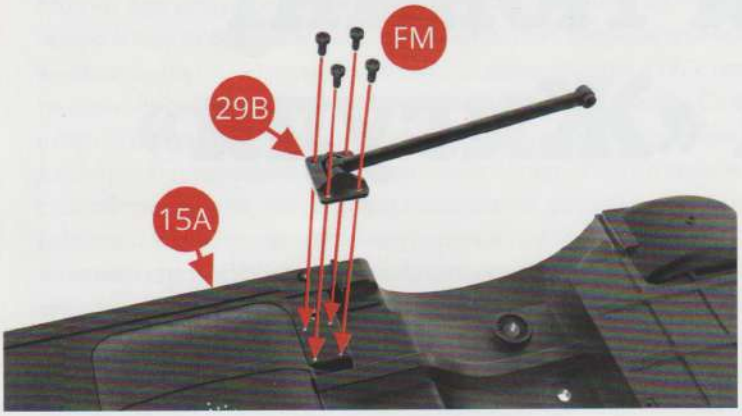
Соедините две нижние продольные штанги заднего моста 29A с двумя кронштейнами крепления передних головок нижней штанги 29B и закрепите их винтами OM.

На рисунке представлены нижние продольные штанги заднего моста 29A с прикрепленными к ним кронштейнами крепления передних головок нижней штанги 29B.

2

Установите кронштейн крепления передней головки нижней штанги 29B на пол кузова 15A (с правой стороны) и закрепите четырьмя винтами FM.

3



Установите кронштейн крепления передней головки нижней штанги 29B на пол кузова 15A (с левой стороны) и закрепите четырьмя винтами FM.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Спортивный тюнинг автомобиля «Жигули»

Автоспорт в СССР был в почете: неплохо развит и гораздо более популярен, чем сейчас. И видов его было немало: раллийные гонки, кольцевые гонки, формульные гонки, гонки грузовиков и т. д.

Ралли в СССР начали проводиться в 1950-е годы. Никаких особых требований к автомобилям-участникам в то время не предъявлялось. В гонках участвовали обыкновенные серийные машины. Были популярны в Советском Союзе гонки на кольцевых асфальтированных и грунтовых трассах. Причем кольцевые гонки выглядели наиболее зрелищно, как и все контактные виды спорта. Ведь гонщики соревновались между собой, а не на время. В 1960-е годы советские автогонщики начали принимать участие и в зарубежных соревнованиях, результатами которых интересовалась власть на самом верху, придавая этому вопросу и политическое, и экономическое значение. Успешное участие советских машин в международных гонках, во-первых, наглядно демонстрировало достижения первой в мире страны социализма, а во-вторых, оборачивалось ростом продаж советских автомобилей за рубежом, приносивших стране валюту.

Члены команды Эстонии по автоспорту Йоса Таммека (слева) и Лео Халемерику с автомобилем «Жигули». Таллин. 1980 год.

Серебряные призеры ралли – экипаж автомобиля «Жигули» К. Гирдаускас и У. Мадревиц – на одной из подмосковных дорог. 29 октября 1971 года.

«Жигули» для гонок

Можно без преувеличения сказать, что появление ВАЗ-2101 открыло новую эпоху в советском автоспорте. «Жигули» впервые приняли участие в чемпионате СССР по шоссейно-кольцевым гонкам в 1972 году – практически сразу же после начала их серийного выпуска. Совершенно непритязательная легковушка оказалась весьма благодатным объектом для переоборудования ее в спортивный болид. Этому главным образом способствовало то, что хорошо поддавался форсированию вазовский двигатель с распределительным валом в головке цилиндров.

Основой гоночных «Жигулей» являлась, как правило, обыкновенная серийная машина. В ходе подготовки с нее соскабливалась шумоизоляционная мастика, снималась вся обивка, даже проводку упрощали. Больше возможностей, конечно, было у команды ВАЗа: там болид начинали делать с «голого» кузова. Его не покрывали антикоррозийным покрытием, отдельные кузовные детали штамповали из более тонких листов металла, не устанавливали некоторые внутренние усилители. В результате масса гоночной машины ВАЗ-2101 составляла 800–850 кг. Двигатель тоже подвергался основательному тюнингу. Устанавливался импортный распредвал с широкими фазами, глубоко модернизировалась головка блока цилиндров, питание осуществляли сдвоенные горизонтальные карбюраторы фирмы «Вебер» с четырехдроссельным впуском, настроенный выпуск «прямоток» выводился под переднюю дверь. Заводские вазовские гонщики, пользуясь мощной технологической базой, снабжали своих коллег специально изготовленными головками блока цилиндров и усиленными толкателями клапанов, способными выдержать более жесткие клапанные пружины.

В результате всех переделок мощность мотора объемом в 1300 см^3 составляла 130–135 л. с., мотор 1500 см^3 выдавал 145–150 л. с., а 1600 см^3 – все 160 л. с.

Соревнования ДОСААФ по автоспорту. Киргизия. 1 декабря 1978 года.

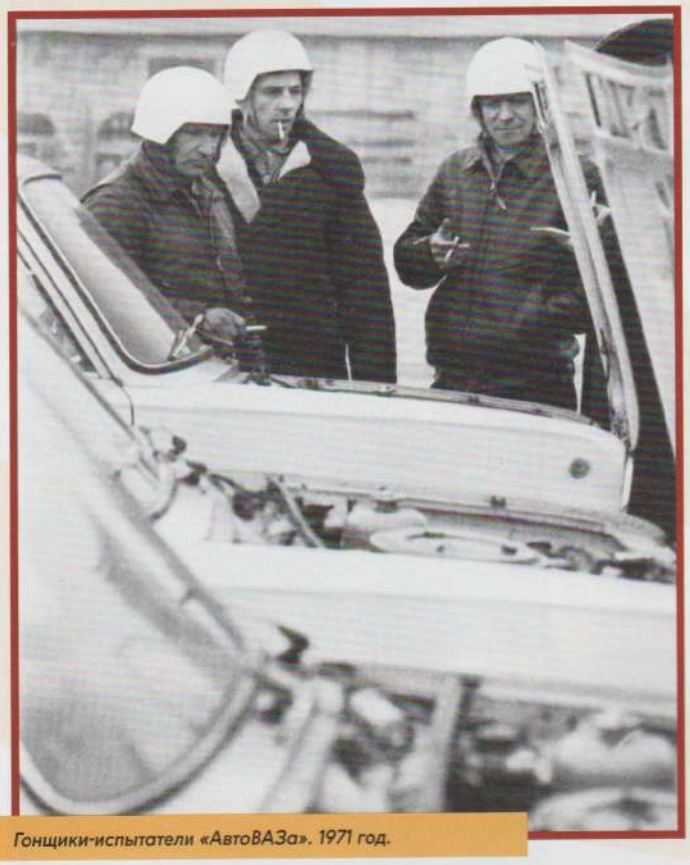
Зимнее первенство СССР по автогонкам: автомобили «Москвич» и «Жигули» на дистанции. Московский ипподром. 1971 год.

Автомобиль «Жигули», сошедший с дистанции авторалли из-за неисправности. Рязань. 22 октября 1990 года.

Золотые руки гонщика

Были гонщики, которые самостоятельно изготавливали детали для своих машин. Например, москвич Александр Замыслов сам делал составные распредвалы и широкие облегченные колеса из магниевого сплава.

Состязания «Серебряная ладья». Победитель соревнований по легковому автокроссу Валерий Сажин. 1978 год.



Гонщики-испытатели «АвтоВАЗа». 1971 год.

Прибалтийский вариант

Появление наиболее мощных раллийных модификаций «Жигулей» связано с именем литовского автогонщика Стасиса Бурундзы. Именно его стараниями была создана Вильнюсская фабрика транспортных средств, где доработка автомобилей для гонок была поставлена на поток.

Здесь за основу для создания свирепого раллийного монстра взяли кузов ВАЗ-21011 и двигатель ВАЗ-2106. Ни одна деталь двигателя не осталась нетронутой. Уменьшение сил инерции и потерь на трение оборачивалось невиданными результатами. Первые же вильнюсские двигатели уверенно выдавали 151–153 л. с. при 6700 об/мин. Энтузиасты из Вильнюса шлифовали коленчатые валы и шатуны, подбирали поршни, изготавливали легкие, но несопоставимые по прочности с серийными маховики, фрезеровали головки и вытачивали оригинальные клапаны. В мастерских Вильнюсского завода сконструировали оригинальную коробку передач, вентилируемые дисковые тормоза, комплект специального электрооборудования. Шли эксперименты по внедрению в переднюю подвеску стоек с поворотными кулаками от «Москвича» – они, в отличие от «жигулевских», показали себя неубиваемыми, да и плечо обкатки управляемых колес улучшалось. «Автоэкспорт» выделял валюту на иностранные фирменные сцепления и амортизаторы, потому что отечественных узлов, рассчитанных на такие нагрузки, просто не существовало. Для машины был разработан прочный и легкий каркас безопасности из титановых дуг. Он связывал силовые элементы между собой, повышая жесткость кузова и позволяя удалить ставшие ненужными железные элементы серийных моделей. Ради применения широких дисков с шинами-катками 235 R13 приходилось вырезать штатные арки и покрывать их снаружи стеклопластиковыми накладками крыльев.

В итоге «Жигули» по-вильнюсски оказались намного легче серийного автомобиля. Снаряженная масса упала с 955 до 920 кг, а двигатель стал вдвое мощнее. Паспортная скорость литовского изделия достигла почти 190 км/ч против 145 км/ч у обычного ВАЗ-21011, а время разгона с места до 100 км/ч сократилось с 20 с до 8,6 с!

Победитель четвертьфинальных стартов чехословацкий гонщик Роман Матоушек. Украина, город Ровно. 1 июня 1987 года.

Мечта автовладельца 1990-х годов – «Ауди 80»

Эта модель появилась на улицах российских городов в первой половине 1990-х и сразу покорила автолюбителей. Поражая элегантным дизайном, великолепными управляемостью и динамикой, немецкая машина весьма отличалась от изделий отечественного автопрома.

«Ауди 80 B1» на «Олдтаймер шоу» в Германии. 19 мая 2013 года.

В начале 1990-х годов в Россию хлынул поток подержанных иномарок, семи- и восьмилеток, преимущественно немецких. Германия была ближе других европейских автопроизводителей, а немецкое качество уж если где не нуждалось в рекламе, так это в России. Среди массы иностранных машин одной из наиболее востребованных была «Ауди 80 B3» (Audi 80 B3) 1986 года.

«Ауди 80» на Франкфуртском автосалоне (IAA). 2013 год.

Предшественники

В то время уже производилась обновленная «Ауди 80 B4», но спрос на новые иномарки в России был еще мал, а на вторичном рынке ее просто еще не было. По соотношению цены к качеству «Ауди 80 B3» практически не имела конкурентов ни среди зарубежных машин, ни тем более среди отечественных. К тому же классу относилась «Волга» ГАЗ-3102, но сравнивать элегантную, укомплектованную по

последнему слову техники, дизайна и комфорта «восьмидесятку» со старомодной «баржой» родом из 1970-х было кощунственно.

А между тем корни немецкой машины нужно искать именно в 1970-х, если не в 1960-х! Первая модель, получившая обозначение «80», соответствующее мощности двигателя, входила в семейство F103, выпускавшееся с 1965 по 1972 год. Ему на смену пришла платформа B1 с совершенно новым кузовом, пополненной линейкой двигателей, передней подвеской Макферсона и круглыми фарами, которые после рестайлинга 1976 года сменились прямоугольными. С 1978 года «Ауди 80» была переведена на платформу B2 и опять получила новый кузов, разработанный Джорджетто Джуджаро. Модель оказалась довольно универсальной и выгодной. Многие ее компоненты были общими или заимствовались у «Ауди Купе» (Audi Coupe), «Ауди Кватро») (Audi Quattro) и «Ауди Спорт Кватро» (Audi Sport Quattro).

Автомобиль «Ауди Кабриолет».

Третье поколение

Появившаяся на европейском рынке в 1986 году «Ауди 80 B3» третьего поколения произвела сенсацию. Она стала первым среднеразмерным автомобилем, имевшим полностью оцинкованный кузов. Это обстоятельство позволило компании увеличить срок гарантии от сквозной коррозии до 12 лет! Следует особо подчеркнуть, что аэродинамика этой модели, кузов которой за свои округлые формы получил в России прозвище «бочка», была полностью оригинальной, разработанной с чистого листа. Коэффициент сопротивления удалось существенно снизить, что положительно сказалось на расходе топлива и динамике.

Гамма силовых установок первоначально включала два карбюраторных 4-цилиндровых двигателя объемом 1,6 и 1,8 л, а также два инжекторных мотора объемом 1,8 и 1,9 л. Самым экономичным был 4-цилиндровый дизель объемом 1,6 л и мощностью 54 л. с. Мощность бензиновых моторов колебалась от 65 до 135 л. с. у разных версий. Впоследствии линейка моторов существенно увеличилась, одних дизелей предлагалось три варианта, причем один из них турбированный. В комплектацию входили 5-ступенчатая «механика» и 4-ступенчатый «автомат».

Помимо переднеприводных моделей, производились и полноприводные варианты «Кватро». Как и в случае с предыдущими платформами, параллельно «Ауди 80» выпускалась модель «Ауди 90B3», оснащенная более мощными 5-цилиндровыми моторами объемом от 2 л и выше. «Девяностая» была дороже,

Модель, представленная в 1973 году на Международном автосалоне во Франкфурте-на-Майне, разработана на базе «Ауди 80» и получила имя «Ассо ди Пикке».

салон выглядел богаче, бамперы имели цвет кузова, в наружной отделке присутствовало больше хрома, на всех колесах устанавливались дисковые вентилируемые тормоза. Для всех версий была доступна система безопасности «Procon-Ten», которая предлагалась как альтернатива подушке безопасности.

В 1989 году был осуществлен небольшой рестайлинг модели. Появились более узкие молдинги и скругленные ручки подрулевых переключателей. Автомобиль получил маркировку «Ауди 80 B3 8A». Рестайлинг также затронул подвеску, в которой стойки стабилизатора снабдили шарнирами. Кроме того, линейка моторов пополнилась дизельной моделью объемом 1,9 л и мощностью в 68 л. с.

Секрет популярности

«Одноклассниками» «Ауди 80» были «Мерседес-Бенц 190» (Mercedes-Benz 190), «Фольксваген Пассат» (Volkswagen Passat) и «Форд Скорпио» (Ford Scorpio). Немного проигрывая первому в имидже, «Ауди 80» считалась более «заряженной», чем «Пассат», и более престижной, чем «Скорпио». Словом, весьма солидная машина для ежедневных поездок по городу.

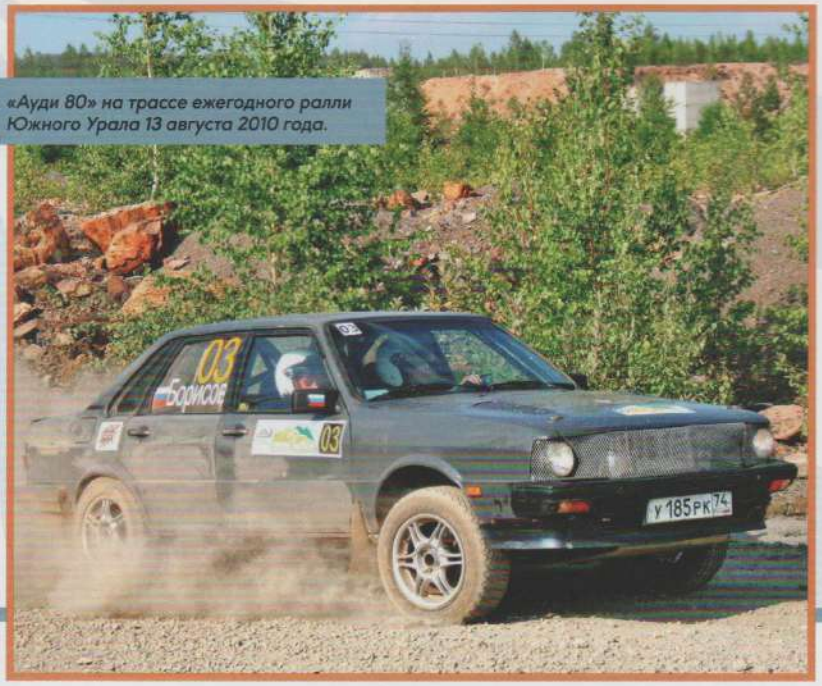
Оказавшись в салоне «Ауди 80», владелец «Жигулей» и «Москвича» («Волг» в частных руках в начале 1990-х годов было очень мало) испытывал психологический шок. Во-первых, не было слышно работающего двигателя и можно было разговаривать не повышая голоса. Имелся гидроусилитель руля, добавляли комфорта сиденья с боковой поддержкой и углублениями под колени для пассажиров сзади. Очень нравились водителям и приборная панель с красивой алой подсветкой и семью воздуховодами, бардачки, полочки и прочие удобства. Вообще, все было продумано и очень функционально, стильно, просто, красиво и удобно. Из машины не хотелось выходить.

В 1991 году «Ауди 80 B3» сменила на конвейере модель на платформе B4, еще более продвинутая и дорогая. Но ее успех в России не был таким сногсшибательным, как у «Ауди 80» третьего поколения.

Автомобиль «Ауди 80» был популярен во всем мире.

«Ауди 80 Кватро» в музее Ингольштадта.

«Ауди 80» под Смоленском.



«Ауди 80» на трассе ежегодного ралли Южного Урала 13 августа 2010 года.

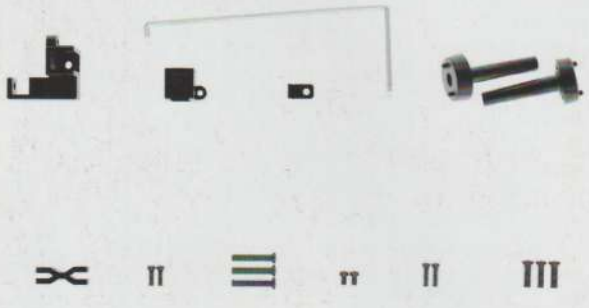
По-прежнему популярна

Удивительно, но спрос на старые «Ауди 80 B3» есть до сих пор! Выяснилось, что машина проста по устройству и ее техническое обслуживание и ремонт доступны даже небольшому автосервису. К немецкой машине подходит ряд деталей и узлов от отечественных автомобилей, да и фирменные запчасти найти несложно.

В НОМЕРЕ 30

- МОНТАЖ ЭЛЕМЕНТОВ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ
- ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ СТИЛЬ «АСТОН МАРТИН DB5»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЛЕВЫЙ КРОНШТЕЙН КРЕПЛЕНИЯ ЗАДНЕЙ ГОЛОВКИ НИЖНЕЙ ПРОДОЛЬНОЙ ШТАНГИ
- ПРАВЫЙ КРОНШТЕЙН КРЕПЛЕНИЯ ЗАДНЕЙ ГОЛОВКИ НИЖНЕЙ ПРОДОЛЬНОЙ ШТАНГИ
- ОПОРНАЯ ВТУЛКА РЫЧАГА
- РЫЧАГ ПРИВОДА РЕГУЛЯТОРА ДАВЛЕНИЯ
- НИЖНЯЯ ОПОРА ПРУЖИНЫ ПОДВЕСКИ (2 ШТ.)
- СТОЙКА РЫЧАГА ПРИВОДА РЕГУЛЯТОРА ДАВЛЕНИЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ!